



Ford Mondeo 1.5 TDCi Titanium

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Ford bietet den Mondeo in zwei Karosserievarianten an. Neben dem beliebten Kombi kann man für 1.000 Euro weniger auch die Limousine ordern. Während bei den meisten Konkurrenten die Limousine als Viertürer angeboten wird und aufgrund des eingeschränkten Laderaums wenig beliebt ist, ist diese Karosserievariante beim Mondeo durchaus überlegenswert. Denn die Limousine besitzt eine riesige Heckklappe (Fünftürer), die einen Kofferraum von bis zu 1.375 Liter freigibt. Echte Nachteile gegenüber dem Kombi hat man so nur, wenn man sehr sperriges Gepäck transportieren möchte. Als Basisdiesel kommt im Mondeo ein 1.5 Liter großer Vierzylinder zum Einsatz, der mit seinen überschaubaren 120 PS vor allem auf der Autobahn schnell überfordert wirkt. Wer jedoch selten längere Strecken fährt, ist auch mit dem Basistriebwerk ausreichend motorisiert. Erfreuen darf man sich an einem niedrigen Verbrauch, der im Test bei nur 4,8 l/100 km liegt. Wer leichte Komfort-Abstriche hinnimmt, kann gegen 550 Euro Aufpreis die ECONetic Variante des Motors bestellen. Dafür sollen ein tiefergelegtes Sportfahrwerk sowie Leichtlaufreifen laut Hersteller den Verbrauch um bis zu 0,5 l/100 km senken. Tadellos ist das Sicherheitsniveau. Eine Reihe an Assistenzsystemen sind beim Titanium bereits Serie. Weitere Systeme wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Notbremssystem, ein Totwinkelwarner oder die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer gibt es gegen Aufpreis. In der Summe bietet der Mondeo ein gelungenes Gesamtpaket, das jedoch in der getesteten Variante mit 31.975 Euro nicht ganz billig ist. **Karosserievarianten:** Kombi.

Konkurrenten: Opel Insignia, Skoda Octavia.

- +** gute Verarbeitung, sehr gutes LED-Licht (optional), hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot, sparsamer Motor
- durchzugsschwacher Motor, mit Gurt-Airbags im Fond eingeschränkte Nutzung von Kindersitzen, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,9 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,9 Langstrecke

2,2 Transport

3,2 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: D. Silvestro

- +** Die Verarbeitung und das Finish der fünftürigen Stufenhecklimousine hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind weitgehend passgenau verbaut, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Allerdings könnten die Karosseriefalze zum Teil besser versiegelt und die Verkleidungen der Seitenschweller etwas stabiler montiert sein. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, leider fehlen den Schwellern aber Einstiegsleisten. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sitzen passgenau, die Dachpfosten sind mit Stoff überzogen und die Türrahmen zeigen sich komplett verkleidet. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt, Alu-Applikationen werben das Interieur optisch auf. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen, der Deckel ist in die Klappe integriert und muss nicht separat geöffnet werden. Zudem ist ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Im Fahrzeug befindet sich ein Adapter, wodurch der Mondeo auch mit einem Kanister betankt werden kann. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet. Dadurch verschmutzt der Motorraum nicht so schnell und die Aerodynamik wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs verbessert.
- Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die bei kleinen Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, wie die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen, sind hart und kratzempfindlich.

- +** Die fünftürige Mondeo-Limousine weist in Verbindung mit dem 1.5 TDCi Dieselmotor eine gute Alltagstauglichkeit auf. Sie bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (62,5 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 1.300 Kilometer möglich. Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 560 kg hoch. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling bleibt jedoch dem Kombi vorbehalten. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt stolze 90 kg. Somit können auch schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Mondeo serienmäßig mit einem Notrad ausgestattet, damit bleibt man mobil und es ist eine Fahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich. Gegen Aufpreis kann auch ein vollwertiges Reserverad geordert werden, das aber nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit ebenfalls nur begrenzte Mobilität bietet (nicht im Testwagen). Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.
- Die Notradmulde ist für die Fahrbereifung nicht groß genug, ein defektes Rad passt nicht hinein. Wenig rühmlich ist die in Verbindung mit dem 1.5 TDCi geringe zulässige Anhängelast. Die liegt bei gerade einmal 1.000 kg bzw. bei 745 kg für ungebremste Anhänger.

2,6 Sicht

Der Fahrersitz ist in einer für diese Fahrzeugklasse üblichen Höhe angeordnet. Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Die fünftürige Mondeo Limousine schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung allenfalls akzeptabel ab. Vor allem der Blick nach hinten ist eingeschränkt. Es stört sowohl die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante mit der nicht versenkbaren mittleren Kopfstütze, als auch die schräg verlaufende und dadurch sehr breite C-Säule. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich noch akzeptabel wahrnehmen. Die Außenspiegel bieten eine durchschnittliche Sicht auf den rückwärtigen Verkehr.

⊕ Für den Mondeo gibt es gegen Aufpreis die im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfer, die für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung sorgen. Zudem passen sie die Ausleuchtung entsprechend der Geschwindigkeit an. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Lichtkegel kürzer und breiter, was für eine gute Ausleuchtung direkt vor dem Fahrzeug sorgt. Bei höheren Geschwindigkeiten leuchtet das Licht deutlich weiter, dafür ist der Kegel aber etwas schmaler. Zudem schwenkt es in Kurven mit, und es gibt ein separates Abbiegelicht. Zusammen mit dem in dieser Ausstattung serienmäßigen Fernlichtassistenten sorgt das Lichtsystem für eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel (in Verbindung mit dem Totwinkel-Assistent) automatisch ab. Darüber hinaus besitzen beide Außenspiegel zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug gut wahrnehmen. Beim Rangieren helfen optionale Parksensoren mit optischer und akustischer Warnung an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine Rückfahrkamera mit Hilfslinien erhältlich. Darüber hinaus kann ein Einpark-Assistent geordert werden, der das Fahrzeug selbstständig in Längs- und Querlücken lenkt, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Bei parallel zur Fahrbahn liegenden Lücken kann der Assistent auch beim Ausparken helfen (alle Systeme im Testwagen). Sowohl die Parksensoren als auch die Heckkamera sind aufgrund der unübersichtlichen Limousinenform äußerst empfehlenswerte Extras. Die Scheibenwischer sind außen an den A-Säulen angelenkt und besitzen dadurch einen großen Wirkungsbereich.

⊖ Die Karosserie zeigt sich sowohl nach vorn als auch nach hinten äußerst unübersichtlich. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen. Der Innenspiegel bietet nur ein sehr kleines Sichtfeld. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge irritierende Lichtreflexe.

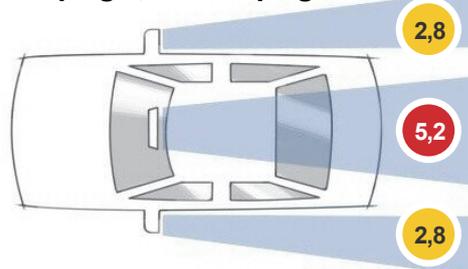


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

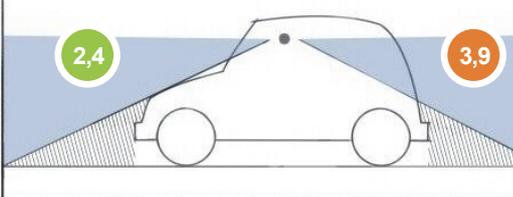
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug. Die Schweller sind niedrig angeordnet, fallen aber sehr breit aus, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe positioniert, große Personen sollten aber darauf achten, dass sie sich nicht den Kopf am Dachholm stoßen. In den Fond gelangt man recht bequem, doch auch hier stören der breite Schweller und die tief angeordnete Rücksitzbank etwas.

+ Der Mondeo ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Mit der Funkfernbedienung lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis kann das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem geordert werden. Dann kann der Schlüssel zum Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Die Türaufhalter besitzen vorn wie hinten drei Positionen und sind kräftig dimensioniert, dadurch werden die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe über allen Türen helfen beim Ein-/Aussteigen. Beim Aufsperrern und beim Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für eine gewisse Zeit aus.

- Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen der fünftürigen Stufenhecklimousine fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 490 Liter in den Laderaum. Entfernt man die Hutablage, vergrößert sich das Volumen auf 585 Liter. Dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante, fasst der Mondeo 900 Liter, das maximale Volumen (gemessen bis zum Dach) liegt bei 1.375 Liter.



Mit 490 l Volumen ist der Kofferraum des Mondeo stattlich, allerdings etwas kleiner als beim Vorgänger (525 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die große und schwere Heckklappe lässt sich trotz des praktischen Zuziehgriffs nur mit hohem Kraftaufwand schließen. Die gegen Aufpreis erhältliche elektrisch öffnende Heckklappe ist daher ein sehr empfehlenswertes Extra (nicht im Testwagen). Das Format des Kofferraums geht in Ordnung. Für eine Limousine fällt die Kofferraumhöhe zufriedenstellend aus, so finden auch sperrige Gegenstände im Mondeo Platz. Der Kofferraumboden liegt knapp 13 cm niedriger als die Ladekante, was beim Ausladen von schwerem Gepäck hinderlich sein kann.

+ Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen von über zwei Meter Körpergröße genügend Kopffreiheit. Die Ladeöffnung ist dank der weit öffnenden Heckklappe sehr groß, sodass auch sperrige Gegenstände gut eingeladen werden können. Die Ladekante fällt mit 66 Zentimeter über der Fahrbahn nicht zu hoch aus, wodurch das Gepäck nicht zu weit angehoben werden muss.

- Das große Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Bei umgeklappter Rücksitzlehne ist der Ladeboden nicht durchgehend eben.

2,8

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn problemlos und ohne großen Kraftaufwand möglich.

- ⊕ In der Rücksitzlehne befindet sich eine Durchladeluke, die den Transport langer Gegenstände erleichtert.
- ⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen den Lehnen und den Seitenverkleidungen eingeklemmt werden. Es gibt zwar einen Halteclip, dieser ist aber für die optionalen Airbag-Gurte etwas schmal ausgeführt. Ablagen sucht man im Kofferraum der Limousine vergebens. Immerhin gibt es zur Gepäcksicherung Zurrösen am Ladeboden.

2,2

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Das Cockpit des Mondeo ist in Verbindung mit dem optionalen Audio-/Navigationssystem Sony mit Ford SYNC 2 und dem Touchscreen übersichtlich gestaltet und die Grundfunktionen lassen sich nach kurzer Eingewöhnung bedienen. Allerdings bietet das umfangreiche Informations- und Entertainment-System eine Reihe an Einstellmöglichkeiten, deren Funktions- und Bedienweise eine intensive Eingewöhnung erfordert. Das System umfasst auch eine Sprachsteuerung, mit der sich neben dem Audio- und Navigationssystem sowie dem verbundenen Mobiltelefon auch die Klimaanlage steuern lässt - doch auch hier erfordert die Anzahl der Möglichkeiten eine intensive Auseinandersetzung mit dem System. Der Hauptbildschirm ist in guter Höhe angeordnet und in vier Bereiche unterteilt (Telefon, Navigation, Audiosystem, Klimatisierung). Darüber hinaus gelangt man über kleine Schaltflächen zu weiteren Funktionen wie den Fahrzeugeinstellungen oder wieder zurück zum Startbildschirm. Unterhalb des Bildschirms befinden sich das Audio- und das Klimatisierungsbedienteil. Diese sind in zufriedenstellender Höhe positioniert, aber nicht klar voneinander abgegrenzt. Kleine Kontrolllampen weisen auf den Status der Schaltflächen hin, die tatsächlich eingestellten Parameter wie Temperatur oder Sender, werden aber nur im darüber liegenden Hauptdisplay angezeigt. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen, das wirkt jedoch mit den vielen Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gelingt aber problemlos, wenn man sich die Schalterzuordnung eingepägt hat. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format, ist aber in zwei Ebenen unterteilt - leider ist nur der untere Teil beleuchtet. Praktisch ist das Haltenetz im Handschuhfach, so können kleine Utensilien gegen Verrutschen gesichert werden.



Der Fahrerplatz des Mondeo bietet insgesamt gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich optional (Komfort-Paket) elektrisch in Höhe und Weite justieren, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mittels beleuchtetem Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Scheibenwischer, Abblend- und Fernlicht sind beim Titanium sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Die Nebellampen werden neben dem Lichtschalter mit separaten Tasten aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das als TFT-Bildschirm ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Es besteht prinzipiell aus drei Bereichen: Links ist der Drehzahlmesser, in der Mitte befindet sich ein Informationsdisplay und rechts die Geschwindigkeitsanzeige. Im Bereich des Drehzahlmessers kann ein weiteres Infodisplay mittels Lenkradtasten aufgerufen werden.

Dort gibt der Bordcomputer Informationen zum Verbrauch wieder und man kann dort auch Fahrzeugeinstellungen vornehmen. Im mittleren Infodisplay gibt es je nach Fahrerwunsch Navigations- oder Audio-Anzeigen. Im Bereich des Tachos sind u. a. die Verkehrszeichenerkennung sowie die Darstellung der adaptiven Geschwindigkeitsregelung untergebracht. Gewünschte Geschwindigkeit und Abstand zum Vorrusfahrenden werden am Lenkrad eingestellt - die adaptive Geschwindigkeitsregelung funktioniert einwandfrei. Im Kombiinstrument werden zudem die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Status des Spurhalteassistenten sowie der Türen und der Heckklappe/Motorhaube angezeigt. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik und einen gut funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Für die vorderen Insassen gibt es Leseleuchten, für die hinten Sitzenden steht eine zentrale Lampe zur Verfügung. Die Anzahl an Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Darüber hinaus stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot ist vorn großzügig. Die Sitze lassen sich für knapp 1,95 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei noch ein Stück großzügiger bemessen. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr üppig, wodurch sich ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond findet man zwar ebenfalls eine großzügige Beinfreiheit vor, doch ist die Kopffreiheit in der Limousine eingeschränkt. Nur rund 1,80 m große Personen finden im Mondeo bequem Platz, ohne mit dem Kopf am Dach anzustoßen. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite viel Ellenbogenfreiheit und ein gutes Raumgefühl. Für drei wird es aber doch recht eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mondeo werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraumvariabilität ausreichend ausfällt.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

Für den Mondeo sind neben dem Standardfahrwerk ein um 10 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk oder ein interaktives Fahrwerkssystem mit elektronischer Dämpferregelung erhältlich.

⊕ Das Standardfahrwerk der Limousine überzeugt mit einer ausgewogenen Grundabstimmung, die für einen angenehmen Fahrkomfort sorgt. Lange Bodenwellen bringen den Mondeo nicht aus der Ruhe, wobei die Hinterachse speziell bei voller Beladung etwas stärker eintaucht und dann auch leicht nachschwingen kann. Karosserieneigungen sind beim Bremsen und Beschleunigen wenig ausgeprägt, eine gewisse Seitenneigung ist bei dynamischen Lenkvorgängen aber vorhanden. Kurze Wellen werden wenig von den Insassen wahrgenommen. Häufige, feine Unebenheiten lassen den Mondeo aber etwas unruhig wirken. Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert, und Kopfsteinpflaster dringt nicht zu stark in den Innenraum. Querfugen werden nicht zu stark durchgereicht, speziell die Hinterachse könnte aber etwas feiner ansprechen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort ebenfalls angenehm.

1,9

Sitze

Der Mondeo Titanium ist serienmäßig mit manuell einstellbaren Sportsitzen ausgestattet. Diese lassen sich in der Höhe justieren und besitzen eine in der Intensität manuell einstellbare Lordosenstütze. Optional lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen (mit Memory-Funktion). Gegen weiteren Aufpreis ist eine Leder- oder eine Leder-/Alcantara-Polsterung erhältlich - in beiden Fällen ist dann auch der Beifahrersitz elektrisch einstellbar. Darüber hinaus sind optional auch Ledersitze mit Massagefunktion und Sitzklimatisierung erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ In Verbindung mit der im Testwagen verbauten Leder/Alcantara-Polsterung lassen sich beide Vordersitze in Höhe und Neigung und die Lordosenstütze elektrisch in der Intensität einstellen. Insgesamt bieten die Sitze damit Fahrern unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf der breiten Ablage ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und sehr angenehm gepolstert. Sowohl die Sitzflächen als auch die hohen Lehnen haben eine gute Kontur. Die Sitzfläche lässt sich aber nicht verlängern und die Lehnenkontur könnte im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Insgesamt bieten die Sitze einen ordentlichen Seitenhalt. Im Fond zeigen sich die Sitzfläche und -lehne zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt ist akzeptabel. Die Lehne ist auch im Fond hoch und die Sitzposition gut, wenn auch bei größeren Passagieren die Oberschenkel etwas mehr aufliegen dürften.

1,9

Innengeräusch

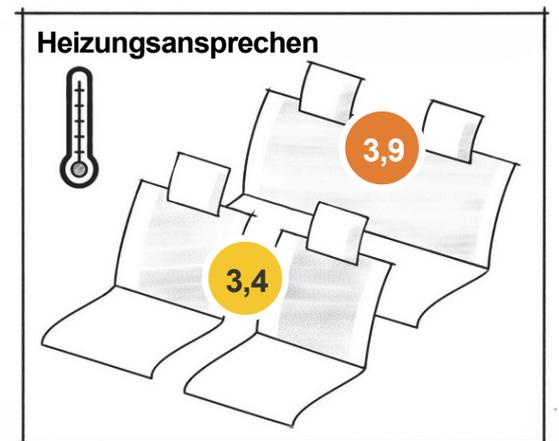
Der Testwagen war mit einer Doppelverglasung vorn ausgestattet, die sich positiv auf das Innengeräusch auswirkt. Diese ist für den Mondeo Titanium jedoch weder serienmäßig noch optional erhältlich. Eine Doppelverglasung gibt es lediglich für die Vignale-Modelle.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h niedrige 67,2 dB(A). Der Dieselmotor hält sich akustisch weitgehend zurück und wird nur unter hoher Last im Innenraum etwas deutlicher wahrgenommen. Fahr- und Windgeräusche sind gut gedämmt und auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht störend.

2,6

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Mondeo 1.5 TDCi noch befriedigend ab. Der Innenraum wird in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

⊕ Der Mondeo ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dadurch können Fahrer und Beifahrer separat die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam - sie ist im Menü einstellbar. Darüber hinaus besitzt die Klimaautomatik einen Aktivkohlefilter sowie einen Luftgütesensor - beides sorgt für saubere Luft im Innenraum. Die Vordersitze sind beim Titanium serienmäßig beheizt. Ordert man das Winter-Paket II sind auch die Rücksitze beheizbar.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Der Mondeo 1.5 TDCi leistet 120 PS, was für noch ausreichende Fahrleistungen sorgt. Überholvorgänge auf der Landstraße lassen sich in noch annehmbarer Zeit absolvieren - für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mondeo mit Basisdiesel 7,6 Sekunden (gemessen im 3. Gang). Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors zufriedenstellend. Der Mondeo benötigt 9,9 bzw. 13,5 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 192 km/h, der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 11,5 Sekunden.

⊖ Im sechsten Gang geht kaum noch etwas voran. Hier vergehen lange 21,4 Sekunden bis aus Tempo 60 die 100 km/h-Marke erreicht wird.

2,3 Laufkultur

⊕ Der 1,5 l große Vierzylinder-Diesel arbeitet recht kultiviert, es dringen kaum Motorvibrationen in den Innenraum. Störende Brummfrequenzen verkneift sich der Selbstzünder größtenteils, nur unterhalb von 1.500 1/min ist im Fahrgastraum ein deutlich vernehmbares Brummen zu hören.

1,9 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Ford gut gelungen. Gangwechsel fühlen sich zwar teils etwas knochig an, der Schalthebel ist aber präzise geführt und die Gänge lassen sich leicht einlegen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und es können auch problemlos schnelle Schaltvorgänge vorgenommen werden. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird aber unsanft gekuppelt, ruckelt es im Antriebsstrang. Das Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrhilfe erleichtert, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs für kurze Zeit verhindert. Darüber hinaus kann die elektrische Feststellbremse manuell aktiviert werden, die das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt hält - beim Anfahren wird sie automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist gut abgestuft, es steht für jeden Betriebszustand ein geeigneter Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde angesichts der geringeren Leistung etwas kürzer gewählt als beispielsweise beim 2.0 TDCi. So dreht der Motor im größten Gang bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min.

2,3

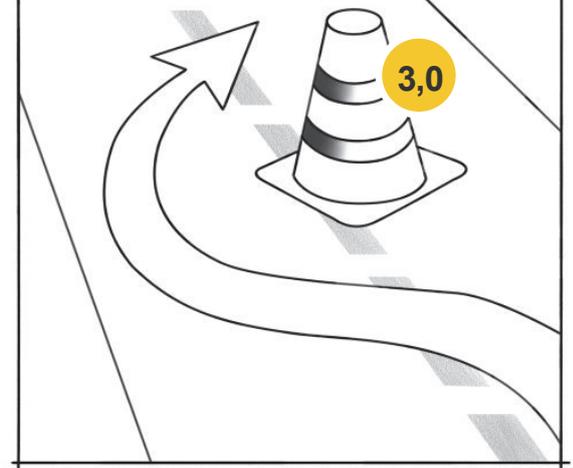
FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Mondeo ist insgesamt zufriedenstellend. Der Ford reagiert zwar gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber auch mit einem leicht nachpendelnden Heck. Zudem haben Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen einen gewissen negativen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt die Stufenheckversion des Mondeo ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet, ist das Verhalten unproblematisch. Der Ford lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours fahren, baut dabei aber kaum Geschwindigkeit ab - dadurch entsteht ein deutliches Gegenpendeln in der Ausfahrgasse. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, ist das Fahrverhalten anspruchsvoller. Dann drängt das Heck bereits beim ersten Anlenken nach. Beim Gegenlenken verstärkt sich dieser Effekt, was zu deutlichem Übersteuern führt. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift recht spät, dann aber effektiv ein. Das Fahrverhalten ist für ungeübte Fahrer etwas anspruchsvoller. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Ford mit dem Heck nach - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab. Zudem besitzt der Mondeo eine aktive Fahrdynamikregelung (Torque Vectoring Control). Damit wird mittels Drehmomentverteilung an den Vorderrädern beim Beschleunigen in Kurven die Fahrzeugstabilität verbessert.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6

Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Ford insgesamt gut gelungen. Sie spricht spontan auf Lenkbefehle an und vermittelt dem Fahrer genügend Fahrbahnkontakt. Bei Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie zunächst etwas, wodurch das Fahrzeug leicht verzögert der vorgegebenen Richtung folgt. Insgesamt kann die Lenkung aber mit einer guten Präzision punkten. Beim Rangieren könnte sich das Lenkrad etwas leichter drehen lassen. Der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,0 Metern groß aus.

1,8

Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsweg des Mondeo 1.5 TDCi beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 235/45 R18 98Y). Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, wenn der Mondeo auch etwas mit dem Heck nachdrückt.

1,7

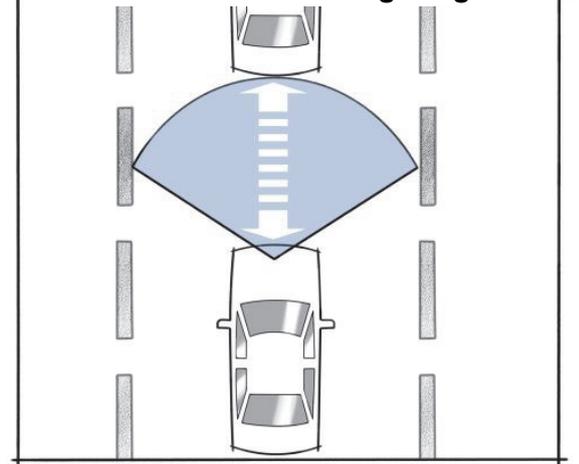
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

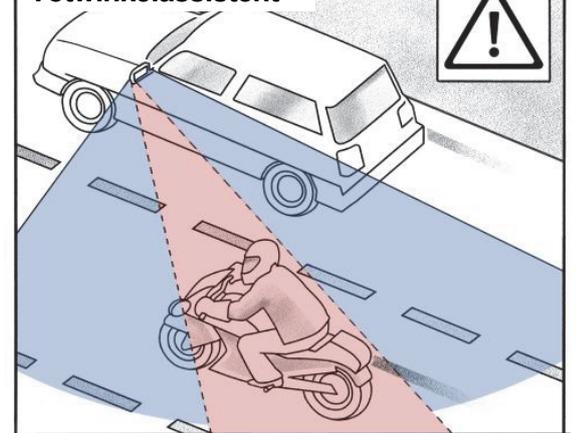
⊕ In diesem Kapitel schneidet der Ford sehr gut ab. Der Mondeo ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Kollisionswarnung und einem Notbremssystem mit Fußgängererkennung erhältlich. Bei einer drohenden Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger erhält der Fahrer zunächst eine akustische und optische Warnung. Letztere wird durch einen hellen Lichtbalken vor der Windschutzscheibe realisiert. Gleichzeitig bereitet der adaptive Bremsassistent die Bremsanlage für eine Bremsung vor. Betätigt der Fahrer anschließend das Bremspedal, steht das volle Bremspotenzial unabhängig vom Pedalweg zur Verfügung. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung eingeleitet. Gegen weiteren Aufpreis ist ein City-Notbremssystem (Active City Stop) erhältlich. Das System ist bis 40 km/h aktiv und leitet im Bedarfsfall eine automatische Bremsung ein. Bis 20 km/h kann das System drohende Kollisionen vermeiden und bis Tempo 40 zumindest die Folgen reduzieren. Ebenfalls optional ist ein Tot-Winkel-Assistent erhältlich. Das System überwacht die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug bis ca. drei Meter hinter dem Stoßfänger. Befindet sich in diesem Bereich ein anderes Fahrzeug, wird dies dem Fahrer durch Lampen in den Außenspiegeln signalisiert. Eine Akutwarnung gibt das System aber nicht aus, wenn der Fahrer den Blinker setzt. Das System unterstützt auch beim Rangieren mit der Querverkehrerkennfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können Fahrzeuge bis zu einer Entfernung von 14 m erkannt werden. Ab Werk gibt es beim Titanium eine Müdigkeitserkennung und einen Spurhalteassistenten. Eine Anzeige im Kombiinstrument zeigt dem Fahrer an, wenn dieser eine Pause machen sollte. Der Spurhalteassistent lässt sich am Blinkerhebel aktivieren und die Funktion einstellen. Es kann eingestellt werden, dass der Fahrer durch Vibrationen im Lenkrad (drei Intensitätsstufen) gewarnt wird. Alternativ lenkt das System ohne Warnung das Fahrzeug (ohne Blinkerbetätigung) wieder in die Fahrbahnmitte zurück. Letztlich stellt eine Kombination beider Maßnahmen die dritte Möglichkeit dar. Serienmäßig ist der Titanium auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



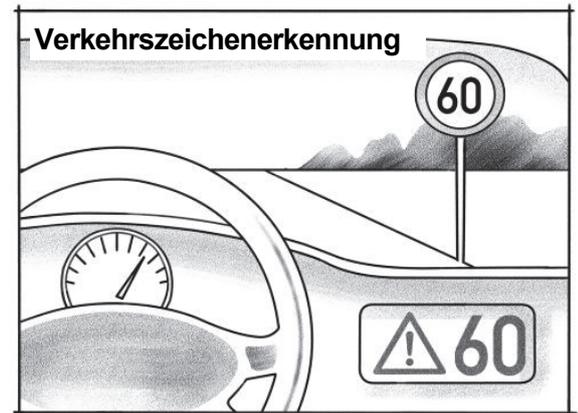
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Das System kann zwei Verkehrsschilder gleichzeitig anzeigen und erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deren Aufhebung und Überholverbotsschilder. Serienmäßig ist der Ford mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Ab Werk besitzt der Mondeo Titanium einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Gegen Aufpreis ist das adaptive LED-Licht erhältlich, das die Ausleuchtung an den Betriebszustand (Stadt-/Überlandfahrt) anpasst. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und es gibt ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Ein versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Für den Mondeo gibt es das Schlüsselsystem MyKey serienmäßig. Damit kann der Zweitschlüssel individuell programmiert werden. So lässt sich z.B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z.B. von Fahranfängern genutzt wird.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

⊖ Aufgrund der hellen LED-Bremsleuchten sind die Blinkleuchten (während einer Bremsung) nur sehr schwach zu erkennen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, wodurch beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne weiteres angezeigt werden kann. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mondeo ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält die Kombiversion des Mondeo 86 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2014) - insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne bei den Crashtests. Das Ergebnis der Limousine sollte vergleichbar sein. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 Meter. Zur besseren Anpassung sind sie nach vorn schwenkbar und besitzen einen geringen Abstand zum Kopf. Zudem besitzen sie ein Schleudertrauma-Schutzsystem und können dadurch optimal wirken. Im Fond reichen die Kopfstützen zwar nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,60 m, das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Vorn werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschnallen. Den Status der hinten Sitzenden kann sich der Fahrer im Kombiinstrument anzeigen lassen, schnallt sich jemand ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Gegen Aufpreis sind für die äußeren Rücksitze Gurtairbags erhältlich. Bei Bedarf werden die Gurte aufgeblasen und besitzen dann einen größeren Durchmesser. Dadurch werden die wirkenden Kräfte auf eine größere Fläche verteilt. Serienmäßig hat der Titanium das Ford SYNC-Entertainmentsystem mit Notruf-Assistent. Ist ein Mobiltelefon per Bluetooth verbunden, wird nach einem Unfall mit Airbagauslösung oder Kraftstoffpumpenabschaltung automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden Rettungskräfte informiert und der genaue Fahrzeugstandort übermittelt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Das Warndreieck ist ungünstig unter dem Kofferraumboden untergebracht und der Verbandkasten besitzt keinen eigenen Halter. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

2,0 Kindersicherheit

Ordert man die optionalen Gurtairbags im Fond, dürfen auf diesen Plätzen universelle Kindersitze mehrere Altersgruppen nicht verwendet werden (Gruppe 0; Gruppe 0+; Gruppe 1). Die Airbaggurte sind recht kurz und die Gurtanlenkpunkte liegen auf der Rückbank ungünstig, wenn auch der Abstand groß ausfällt. Mit den Standardgurten sind universelle Kindersitze aller Gruppen zulässig.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Mondeo Turnier 82 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Test 12/2014). Das Ergebnis sollte auf die Limousine übertragbar sein. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es das Isofix-Befestigungssystem mit Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, wodurch auf diesem Platz universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden dürfen. Hier sind die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und der Gurt lang. Hohe Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz als auch hinten in der Mitte problemlos montieren. Auf den hinteren Außensitzen besteht jedoch die Gefahr, dass besonders hohe Kindersitze am Dachholm anstoßen. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und setzt früh ein. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann elektrisch vom Fahrerplatz verriegelt werden.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Mondeo 66 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Während der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, sind die komplette Vorderkante der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe noch zu aggressiv.

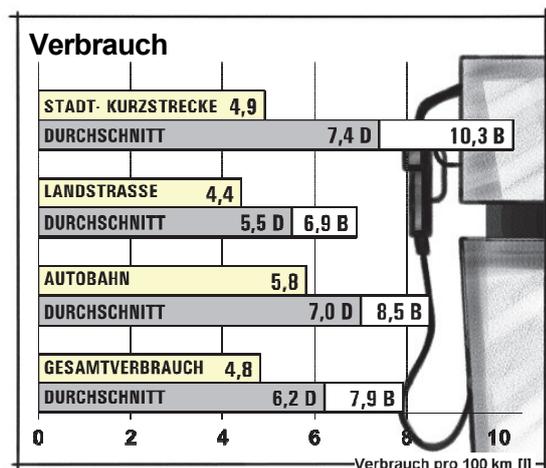
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Mondeo 1.5 TDCi überzeugt mit einem niedrigen Testverbrauch von nur 4,8 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 153 g/km erhält das Fahrzeug gute 38 Punkte im CO2-Kapitel. Innerorts verbraucht der Mondeo 4,9 l/100 km, außerorts 4,4 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 5,8 l/100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel erhält der kleine Diesel 44 von 50 möglichen Punkten. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt im Zulassungszyklus besondere Auffälligkeiten. Fährt man jedoch mit hoher Last (Autobahnzyklus), steigt der NOx-Ausstoß deutlich an. Hier werden die Nachteile des im Vergleich zur AdBlue-Lösung günstigeren NOx-Speicherkats sichtbar, der unter hoher Last nicht mehr so effektiv arbeitet wie die Harnstofflösung. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Ford auf 82 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,7 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mondeo mit Basisdiesel recht sparsam mit dem günstigeren Diesel-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

2,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mondeo besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre eine Wartung mit Ölwechsel fällig. Der 1,5-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die langen Serviceabstände sorgen für weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten.

3,3 Wertstabilität*

Der Limousine wird in Verbindung mit dem kleinen Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein noch zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 31.975 Euro ist der Mondeo 1.5 TDCi in der Topausstattung Titanium nicht gerade günstig. Der Titanium bietet dafür eine gute Serienausstattung. U.a. sind ein Licht-/Regensensor, eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie ein Spurhalteassistent enthalten. Das sehr gute LED-Licht, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremssystem sowie ein Navigationssystem müssen aber extra bezahlt werden.

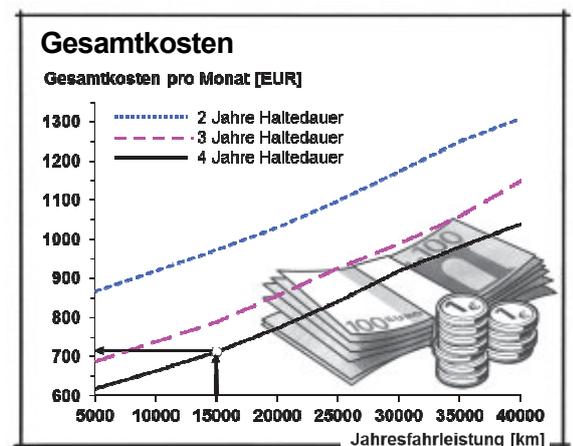
3,3 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 160 Euro. Die Einstufung der Haftpflichtversicherung geht noch in Ordnung (KH: 17).

⊖ Jedoch liegen die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung ungünstig (VK: 23; TK: 26).

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus. Vor allem die geringen Betriebskosten haben daran Anteil.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 712 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost Automatik	2.0 EcoBoost Automatik	1.5 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi Bi-Turbo Powershift
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1498	4/1999	4/1999	4/1499	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	118 (160)	149 (203)	177 (240)	88 (120)	110 (150)	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1400	240/1600	300/1750	340/1900	270/1750	320/1750	400/2000	450/1750
0-100 km/h[s]	11,8	9,2	8,7	7,9	11,5	9,3	8,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	222	232	240	192	215	225	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,8 S	7,3 S	7,3 S	4,1 D	4,2 D	4,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	119	134	169	169	104	109	115	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/20	17/22/20	17/23/24	17/23/24	17/23/26	17/23/26	17/24/26	17/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	68	108	188	188	160	218	230	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	796	761	845	880	728	753	749	826
Preis [Euro]	25.750	27.500	35.010	37.010	28.800	30.300	33.975	38.810

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3600 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18YXL
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/4,4/5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4871/1852/1482 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62,5 l
Reichweite	1300 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	79 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	454 Euro
Monatliche Gesamtkosten	712 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/26
Grundpreis	31.975 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	980 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	300 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (LED-Scheinwerfer)	1.250 Euro°
LED-Abblendlicht	1.250 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Technologie-Paket)	750 Euro°
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Kopf-Schulterairbags)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	570 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	900 Euro
Einparkhilfe vorne (und hinten)	550 Euro°
Lackierung Metallic	695 Euro°
Panorama-Glasedach	975 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,6
Sicht	2,6	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	1,9
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	2,2
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,2		
Federung	2,2	AUTOKOSTEN	2,7
Sitze	1,9	Betriebskosten*	1,6
Innengeräusch	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,6
Klimatisierung	2,6	Wertstabilität*	3,3
Motor/Antrieb	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,9
Fahrleistungen*	3,6	Fixkosten*	3,3
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen